COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

(Sesión celebrada el día 14 de mayo de 2019).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 13:38).

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado recibe con mucho gusto al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, y al director nacional de Transporte, señor Felipe Martín, a los efectos de informarnos sobre el Sistema Integral de Control de Transporte de Carga. Esta comisión había manejado la posibilidad de que el señor ministro delegara en alguien venir a esta reunión a hablar sobre este tema, pero tuvo la gentileza de concurrir personalmente; lo valoramos y agradecemos.

SEÑOR CAMY.- Saludo especialmente la presencia del señor ministro y del señor director nacional de Transporte y hago mías las palabras expresadas por el señor presidente en cuanto al gesto republicano que distingue al señor ministro de concurrir al Senado al ser convocado para evacuar algunas dudas.

La idea de esta convocatoria es precisamente evacuar algunas dudas sobre el nuevo sistema de control de transporte de carga que se está implementando –el llamado Sictrac–, que en su filosofía no es tan nuevo. A principios de la década del 2000 la guía electrónica comenzó a funcionar y, por tanto, la filosofía de controlar que compete al Estado –y específicamente a esta cartera– se está cumpliendo.

Nosotros hemos asistido a comparecencias –fundamentalmente en el interior del país– con transportistas convocados por la inquietud que esto ha generado y también con algunas gremiales de transportistas que están conformadas en una asociación de segundo grado. Seguramente es con ellas que el Ministerio dialoga.

Tomando como base el Decreto n.º 348/2017, en el que se consideran las distintas instancias que han ido prorrogando la ejecución, quiero hacer algunas preguntas puntuales.

En primer lugar, quisiera tener la certeza de que los camiones vacíos o utilizados con fines ajenos al que grava o afecta este sistema, o sea, que no están comprendidos por este sistema en virtud de su actividad comercial, también estarán sujetos al rol de vigilancia o fiscalización que implica esta tecnología que se incorpora. Ese es uno de los planteamientos que se nos han realizado por parte de distintos empresarios del transporte que ven con preocupación este nuevo sistema. Al respecto, quiero decir que tuve conocimiento de un documento que realmente me sorprendió, ya que allí se establece que más de la mitad de las empresas de este sector son unipersonales, de un solo camión, y gran parte de estas personas afectadas utilizan el vehículo como transporte propio. Por lo tanto, me gustaría saber dónde se especifica en el texto del nuevo sistema que solo se aplicarán los controles cuando el camión esté afectado a la actividad comercial.

Otra consulta que quería realizar tiene que ver con el artículo 6.º, que dice que las empresas prestadoras del servicio de gestión de información cuyos sistemas hayan sido homologados deberán prestar el servicio en todo el territorio nacional y contar con suficientes unidades de monitoreo electrónico para su colocación en cada camión o unidad de transporte que realice cargas. En principio, pregunto si existe certeza en el Ministerio en cuanto a que eso se cumple, es decir, que están dadas las condiciones que requiere este artículo. Por otro lado, con respecto a la referencia a «unidad de transporte», quisiera saber qué define exactamente, o sea si también se alude al acoplado y si este va separado cuando se trata de un remolque, un semirremolque, un tractor o un camión. Pregunto esto, fundamentalmente, porque en algunas declaraciones de prensa que he escuchado y en ciertos requerimientos de la gente afectada se ha manejado la cifra de 35.000 camiones y en ese número, de acuerdo con los datos que manejo, también se incluyen los remolques, los semirremolques y los tractores.

Asimismo, consulto si el servicio tiene un costo para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en ese caso, cuál es.

El artículo 13 faculta a la Dirección Nacional de Transporte, por razones de buena administración, a suspender en forma temporal y por resolución fundada la recepción de documentos y trámites relacionados con la homologación de nuevas empresas prestadoras de servicios de gestión de información, en función de las necesidades de servicio. Lo que quiero preguntar con respecto a esto es la fundamentación de la resolución del ministerio de 25 de marzo del 2019 que le fijó como plazo límite de actuación a la Comisión de Homologación el 26 de abril de 2019.

Reitero, la Dirección Nacional de Transporte tiene la facultad, por razones de buena administración, de suspender en forma temporal y por resolución fundada la posibilidad de incorporar a más empresas para actuar en la Comisión de Homologación.

¿De qué manera se determina, en forma objetiva, la necesidad de servicio a que refiere el artículo 13? ¿Cuál es la diferencia entre el servicio que hoy pretende instalar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el GPS que está vigente en las empresas de transporte de carga? ¿Cuál es la cobertura que brinda? ¿Es a nivel nacional o internacional?

¿Cuál es el criterio aplicado por la Comisión de Homologación para aprobar a las empresas que van a instalar el sistema? A juicio del ministerio, ¿cuántas son las empresas que se necesitan en función de la proyección del mercado nacional? ¿Se ha analizado la afectación que esto puede tener en función de la cantidad de empresas que hoy están registradas?

Por otra parte, hemos recibido una denuncia de camiones de empresas o industrias uruguayas con asiento en el territorio nacional, que trabajan con empresas extranjeras y se señala que se negarían a instalar el sistema. En este sentido, me gustaría saber qué tipo de fiscalización habrá y cuál será la sanción que se aplicará ante la eventualidad de que se dé un caso como el que menciono.

En principio, señor presidente, estas son algunas de las inquietudes que traslado al señor ministro. En realidad, tengo otras, pero prefiero plantearlas después de que brinde algunas respuestas.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero decir algunas palabras y luego voy a pedir que se permita al señor Felipe Martín referirse a algunos de estos asuntos. Lo que procuramos, porque nos parece que es positivo para el transporte de carga y para el país en su conjunto, es ayudar en el camino de la profesionalización del sector y la incorporación de regulación y contralor que sean beneficiosos. Esto deriva de algo que ya está vigente, que es la guía de carga.

La guía de carga es un instrumento que se aprobó a iniciativa de los propios transportistas y que significó dar un paso adelante en la regulación del sector del transporte. En realidad, más allá de la instrumentación, el número de guías que se llenaban era mucho menor que las actividades y las operaciones que efectivamente se realizaban. Además, como no tenía carácter obligatorio, en algún momento llegamos a discutir cómo empezar un proceso de profesionalización que lo tornara obligatorio.

Rápidamente se pensó –por la evolución de la tecnología– que para hacer que ese mecanismo fuera obligatorio, sería mucho más ágil, más completo e, incluso, más sencillo que quien debiera llenar este cometido –además de cumplir la función de conducir el camión– instalara un sistema electrónico. Cuando estábamos en esa búsqueda, surgió el planteo por la propia intergremial de carga que nos solicitó una audiencia y apareció en pleno –con la compañía creo que de cuatro referentes históricos de este sector– para fundamentar por qué ellos entendían que era la oportunidad para dar ese paso y poner en marcha este sistema de control electrónico. Consideramos que esa era una buena señal, que iba en la misma línea de la instalación de la guía de carga que se había promovido en su momento y nos aprestamos a trabajar en esa dirección.

El objetivo de esto es ver cómo ayudamos a que el transporte profesional de carga logre el objetivo de avanzar cada vez más en su regulación, profesionalización y cumplimiento de las obligaciones. Hoy, este mecanismo tiene la ventaja –aunque seguramente será superado en el tiempo, como todas las cosas– de vincular fácilmente y casi al mismo tiempo al dueño de la carga con su destinatario, el transportista y la autoridad reguladora. Por lo tanto, nos pusimos a trabajar, sin apuro pero en forma permanente, en la búsqueda de un camino para instalar estos instrumentos que ya se

utilizan en la organización interna de algunas empresas privadas. Algunos incorporan los dispositivos –con algunas variantes y diferencias– para una función de contralor interno.

La incorporación del sistema a nivel general significaría un paso importante para el Uruguay y nos consta que incluso se está mirando en la región, porque los problemas que vivimos acá no son exclusivos del Uruguay.

Este es el concepto general de por qué estamos trabajando en este asunto que ha tenido coletazos por distintos motivos que, llegado el caso, podemos analizar.

Ahora pediría que se le cediera el uso de la palabra al señor Felipe Martín para que responda las preguntas y, si es necesario, yo lo complemento.

SEÑOR MARTÍN.- En primer lugar, es conveniente remitirse a la ley de 2001 y su Decreto Reglamentario n.º 349 que dio lugar a la creación del registro de transporte profesional de carga y de carga propia. Se establecieron dos modalidades de transporte: la profesional –que es la que efectivamente se realiza con fletes a terceros– y la estrictamente propia. Esto motivó que todos los años se hiciera una inspección obligatoria que va de marzo a junio para el transporte propio y de junio a noviembre para el transporte profesional. Allí se controlan los sistemas de inscripción a los organismos nacionales, los sistemas de facturación, la inspección técnica vehicular, las pólizas de seguro y todos aquellos requisitos que figuran por ley para llevar adelante esta actividad en forma profesional.

Quiere decir que todos aquellos vehículos que están inscriptos en la actividad obligatoriamente tienen que participar de la colocación del Sictrac. En aquellos casos en los que se presenta la documentación correspondiente de interrupción de actividad –es decir, cuando la interrupción del giro de la actividad se encuentra debidamente documentada– transitoriamente no se tendrá que utilizar el sistema.

La segunda pregunta refería al artículo 6.º y a la necesidad de contar con un *stock* suficiente. Sí, efectivamente, toda vez que se plantea una exigencia de este tipo en cualquier rubro de actividad, se pretende que haya un respaldo, un *backup* que, de alguna manera, resulte un apoyo para trabajar simultáneamente en lo que tiene que ver con las reposiciones y el mantenimiento de los equipos. Este fue uno de los requisitos que se plantearon en el llamado y, simultáneamente – no solo con la simple buena voluntad de lo manifestado sino también con la integración económica, el giro financiero y la actividad sustentable de las empresas con un mínimo de tres años de establecidas en el país–, asegura a los profesionales que trabajan integrando estos equipos de estudio y documentación, las condiciones desde el punto de vista financiero para cumplir con esta exigencia. Esto es más o menos lo mismo que se ha planteado en otros terrenos, como en el caso de las máquinas tiqueadoras instaladas a bordo de las unidades de los ómnibus, que prácticamente llevan más de quince años en el país en los sistemas en los que se emplean y han trabajado naturalmente, sin ninguna suerte de interrupción o de falta de equipamiento o de repuestos, para mantener el funcionamiento diario del transporte público en el área metropolitana.

En cuanto a la tercera pregunta, quiero señalar que solamente el tractor debe contar con el dispositivo, el equipo de arrastre no. Quiere decir que estamos hablando de que los camiones y los tractores son los que deben ser integrados obligatoriamente en el cronograma de los equipamientos según lo establecido en la resolución ministerial.

Para el caso de la cuarta pregunta, relativa al costo para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, debo decir que no lo hay. En el mismo sentido en que se trabajó con el sistema de transporte público, aquí se hizo un llamado a expresión de interés, se verificó que los equipos cumplan con los requisitos establecidos en cuanto a su constitución, fortaleza y capacidad de trasmitir en los lenguajes y formatos establecidos para que puedan ser debidamente registrados a través de los mecanismos que tiene diseñados el MTOP para hacer la parte analítica de este tipo de paquete informativo que va a llegar en términos bastante potentes debido al número de equipos que existen hoy en el país. Estamos hablando de, efectivamente, unos 18.000 tractores y camiones; si agregamos los elementos de arrastre estaríamos en el orden de las 30.000 unidades, pero estamos hablando de los equipos de tracción. Si agregamos los propios, debemos aclarar que es bastante heterogénea la capacidad con que estos se mueven. En el caso de los profesionales no es así porque trabajan básicamente con capacidades de más de tres toneladas y media; además, los profesionales son los que cubren las grandes distancias y básicamente conforman el 73 % de los tres principales rubros de transporte de los treinta y ocho

millones de toneladas que se mueven en el Uruguay, que comprenden el transporte forestal, de elementos agropecuarios y de granos.

Con relación al artículo 13 al que se refiere la quinta pregunta formulada, de una manera bastante flexible a lo largo de este tiempo, se hizo un llamado a expresión de interés, que contó, diría, con un plazo récord. Se publicó el 24 de enero del año 2018 y se recibieron propuestas hasta el 31 de diciembre del mismo año. O sea que fue un plazo muy amplio en el que, naturalmente, todos quienes de alguna manera han tenido interés en participar o simplemente trabajan con alguna actividad bastante similar al rubro, tuvieron posibilidad de participar. Creo que fue prudente que en la resolución ministerial, como un artículo previo a la fijación de la nueva etapa del cronograma, se estableciera una finalización del trabajo de la Comisión de Homologación en función del alto número de empresas que consideramos va a cubrir con holgura las necesidades que tiene planteado el sector.

En cuanto a cómo se determina la necesidad del servicio, según el artículo 3.º, eso lo va a determinar la actividad del mercado. Las empresas que se homologuen y quienes dentro del mercado comercial se inclinen especialmente por este tipo de negocio cubrirán ese nicho de unos dieciocho y doce mil equipos posteriores del sector propio y la vida determinará, en última instancia, cuáles serán las que definitivamente se afectarán a trabajar específicamente o se especializarán en este tipo de actividad. Hoy por hoy es muy temprano, pero no tengo por qué aventurarme a que no sean las que se presentaron, pero seguramente será un número menor a las que se habilitan.

¿Cuál es la diferencia que tiene el rastreo satelital con lo que nosotros estamos pidiendo para el Sictrac? El GPS solamente hace el seguimiento del posicionamiento geográfico, y acá nosotros estamos haciendo un agregado a la guía de cargas. La guía de cargas, si bien surgió en el Decreto n.º 349 del año 2001, recién se pudo poner en funcionamiento a partir del Decreto n.º 366 del año 2013 que incluso modificó su redacción y la transformó en guía electrónica. Era muy engorrosa la posibilidad de trabajar en términos de papel y entre los años 2001 y 2013 hubo un desarrollo muy importante de las comunicaciones en el país que permitió trabajar en el desarrollo de una herramienta, que es la guía electrónica de carga. A través de un fondo concursable al que nos presentamos en Agesic y que fuera seleccionado, pudimos trabajar en el desarrollo de esa guía con una consultora. Trabajamos en dos etapas en el año 2013: una primera etapa de diseño de seis meses y otra de implementación de seis meses, que tuvo algunos ajustes posteriores para entrar en funcionamiento. Cuando ya estábamos próximos al funcionamiento, surgió esto, que en realidad fue trabajado con el propio sector. ¿Cuál fue el argumento del sector en su momento? Que nuevamente sale otro control para controlar a los que estamos controlados. Hay que salir a controlar a los que no están controlados. Y para eso, ¿qué se requiere? La trazabilidad. Aceptamos el desafío de ponernos a trabajar en este período para lograr la trazabilidad. Para ello fue necesario ampliar el desarrollo de la Guía de Carga, que hoy está firme y, si bien no es obligatoria, diría que en algunos rubros está prácticamente al día. Por ejemplo, en la madera, en el puerto y en la carga internacional tenemos toda la trazabilidad; son aproximadamente unas 50.000 guías mensuales, lo que equivale a más de 600.000 en el año. Pero, naturalmente, cuando todo el movimiento de carga esté afectado a la trazabilidad y al movimiento –lo que permitirá conocer no solo el posicionamiento geográfico sino también el origen, destino, rubro, itinerario de su recorrido, peso, empresa, equipo tractor y equipo de arrastre, precio de referencia y distancia–, vamos a contar con información de muchísimo interés para el ministerio, a los efectos de tener una mejor reprogramación de todo lo que tiene que ver con el mantenimiento y seguimiento de la capacidad de servicio a la que están siendo afectadas las rutas, acorde con los niveles de inversión tan importantes que se están desarrollando en esta etapa.

Quiere decir, entonces, que el GPS por sí solo no resuelve el problema, porque a pesar de que la mayoría de las empresas que trabajan con la Guía de Carga tienen GPS, igualmente hay que hacer una interacción y un cruzamiento con el programa de trabajo que tiene la guía para terminar conformando la trazabilidad.

Los criterios para la homologación –no soy técnico– están establecidos en la resolución del 25 de enero de 2018 en un pliego de condiciones generales y técnicas que especifican –naturalmente, según el criterio de quienes técnicamente han trabajado en esto– cuáles son las necesidades en materia de lenguajes y formatos que se requieren en la trasmisión para que sean compatibles con los servidores con los que trabaja el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

¿Cuántas empresas se necesitan en el mercado nacional? Serán las que determine el propio mercado, las que se terminen especializando en esto y consideren que esta será la prioridad o un giro para dar, ya sea principal o accesorio a lo que hoy están llevando adelante.

Y con respecto a si esto debe aplicarse a las empresas nacionales o internacionales, la obligatoriedad es para todas: para las nacionales y para las internacionales con bandera uruguaya. Para exigirlo a las empresas internacionales con bandera del Mercosur, dentro del subgrupo 5 –es decir, Argentina, Brasil, Paraguay y Chile, que actúa como observador– deberíamos trabajar de la misma manera que establecimos para acordar la inspección técnica vehicular, las dimensiones y los pesos en la resolución n.º 6508 o todo otro conjunto de acuerdos que están estipulados para la emisión de los permisos originales y los complementarios o las capacidades de bodega requeridas para tener transporte internacional, aunque por temas de reciprocidad no lo podemos exigir en forma unilateral hasta que no incorporemos esto en la agenda de trabajo del Mercosur. Yo diría que este tema se está introduciendo solo, porque todos los países están apostando, en el sistema de cargas, a una operativa –no tan parecida ni tan exigente– como la que viene utilizando Uruguay para su sistema de transporte profesional de carga.

Estas serían las respuestas a las preguntas planteadas.

SEÑOR CAMY.- Agradezco al señor ministro y al señor director por responder las primeras preguntas que realizamos.

De las respuestas brindadas, debo deducir que las flotas de empresas extranjeras que trabajan con industrias dentro del territorio nacional, no estarán afectadas obligatoriamente a este sistema, por no estar en el marco del acuerdo del subgrupo 5 del Mercosur. Pero, aparte, si entendí bien, en sus manifestaciones el director Martín dejó entrever que los demás países miembros del grupo, pese a las instancias tendientes a homologar las acciones –tal como en otros temas– no tienen este sistema tan exigente como el de Uruguay.

De modo que, en concreto, los hechos de los que se habla en las denuncias que me hicieron llegar es posible que sucedan. Me quedo con ese concepto.

SEÑOR MARTÍN.- Aclaremos el tema de las denuncias. Hay muchas empresas uruguayas que no contratan bodega nacional. Quizá, lo que habría que hacer es tomar alguna iniciativa legislativa para tratar de resolver este tema.

SEÑOR CAMY.- Pienso que se debe recorrer todas las instancias posibles para intentar resolver los problemas, pero estoy preocupado por el costo para parte del empresariado del transporte nacional. Analizando los datos, hay números que me han impresionado tales como que, de las 5272 empresas en el país, el 94 % tiene menos de 10 vehículos y más de un tercio tiene uno solo, en un rubro que, según lo que señala el BPS, afecta a 33 mil personas y la inmensa mayoría de las empresas tiene menos de 4 trabajadores. De acuerdo con datos del BPS, existen 6958 empresas que emplean aproximadamente a 33 mil personas en el sector transporte de carga carretero. A diciembre de 2017 el 74,7 % del sector transporte de carga carretero estaba compuesto por empresas que cuentan con no más de 4 trabajadores. Si consideramos las micro y pequeñas empresas, en su definición formal, podemos decir que cuentan con el 96,8 % de los ocupados del sector.

Otra pregunta que me interesa plantear es si el ministerio evaluó y qué concluye en cuanto a cómo afecta desde el punto de vista de los costos en particular a estas empresas mayoritarias que componen el sector del transporte nacional y la incidencia del Sictrac en las flotas más viejas, lo que también es importante. Precisamente, uno de los temas que más me preocupa es el costo –aclaro que no cuestionamos la lógica de la trazabilidad ni la de impulsar el control que corresponda, lo queremos decir expresamente– y cómo afectaría esta medida al grueso de las empresas que componen el entramado empresarial del transporte de carga nacional.

Por otra parte, me interesa saber quiénes componen, cómo se integra, la Comisión Asesora de Homologaciones que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y si esta tiene conocimiento de que, de las tres empresas homologadas, eventualmente, dos pueden ser de una misma persona y de que podrían existir vínculos entre estos empresarios y quienes representan al sector del transporte de carga en las conversaciones con el ministerio.

Estas son las preguntas que restaban plantear.

Muchas gracias.

SEÑOR LACALLE POU.- Antes que nada, le haré llegar al señor ministro el texto de un pedido de informes que le hiciéramos el 1.º de febrero de este año, del que todavía no hemos recibido respuesta formal.

Si los señores senadores están de acuerdo, paso a leer las preguntas a efectos de que consten en la versión taquigráfica.

Las preguntas son las siguientes: «1) Indique por qué motivo en las Bases para la Homologación no se solicitó tener experiencia en el rubro de gestión de información y provisión de dispositivos electrónicos.

2) Indique por qué motivo en las Bases para la Homologación se solicitó una antigüedad de tres años contados desde el contrato social.

3) Indique por qué motivo se autorizó al MTOP a prescindir de la antigüedad de tres años en caso de que alguna empresa no cumpla con el requisito. ¿Qué criterios objetivos utiliza el MTOP para evaluar la conveniencia de prescindir de este requisito?

4) Indique si en el caso de las empresas homologadas hasta la fecha, el MTOP levantó esta condición. En caso afirmativo indicar en qué caso y se solicita adjuntar el informe técnico que avala la medida.

5) Indique el fundamento por el cual no se pidió confidencialidad a las empresas homologadas.

6) Indique por qué motivo se evitó publicitar el llamado mediante una publicación en el Diario Oficial.

7) Informe circunstanciadamente el proceso seguido para la homologación de cada una de las empresas que se han presentado al llamado. Se solicita indicar cuáles son las empresas, fechas de presentación, fecha de comunicación de las sucesivas observaciones y contenido de dichas observaciones, etc.

8) Indique si a alguna de las empresas homologadas se le certificaron importaciones de dispositivos a los efectos de su presentación ante la DGI. En caso afirmativo, indicar fecha de certificación, cantidad de dispositivos amparados por cada factura de importación y el monto de la misma.

9) Indique si en enero de 2018 el MTOP contaba con un Data Center con capacidad suficiente para almacenar el volumen de información que se va a recibir de los dispositivos y que garantice alta disponibilidad durante todo el año.

10) Indique si la información obtenida va a viajar directamente al Data Center o viajará a las empresas homologadas y de allí al Data Center.

11) Indique si el MTOP cuenta con el aplicativo para la posterior gestión de la información que se recoja de los chips».

Hago hincapié en que esta pregunta número 11) es fundamental.

Continúo con las preguntas:

«12) En caso de que no se cuente con el aplicativo para gestionar la información, ¿cuál fue la razón para obligar al sector privado a invertir USD 14:600.000 anuales sin que exista una utilidad o retorno inmediato para el sector o para la Administración?

13) ¿Cuánto costará cada dispositivo?

14) Indique quiénes son los directores y/o administradores de las empresas homologadas hasta la fecha.

15) En relación a la tasa o cuota por concepto de licencia sindical que se pagará por cada aparato colocado:

a) ¿Cómo se controlará el efectivo destino al pago de salarios a empleados en licencia sindical? ¿Existirá rendición de cuentas?

b) ¿Cómo será el sistema de control del pago de los aportes al BPS y pago del IRPF?»

SEÑOR MINISTRO.- Ha pasado tiempo y han sucedido algunas cosas. Los señores senadores seguramente están informados de que la puesta en funcionamiento de este instrumento, que avanzaba en el marco de un determinado cronograma para ir cumpliendo con las etapas de colocación de los instrumentos que fueron homologados, fue suspendida por un recurso de amparo promovido por una de las empresas. Posteriormente hicimos la apelación correspondiente y hubo una resolución del Tribunal de Apelaciones que respondió a todos los puntos que estaban en el recurso de amparo de modo favorable a lo que había sido el camino que se había fijado el ministerio.

En una oportunidad expresé que de alguna manera habíamos subestimado el grado de dificultades y de exigencias que este camino a recorrer generaba. Al ser una iniciativa promovida desde el propio sector empresarial –que en los meses iniciales se mostró muy interesado en que se pusiera en marcha–, de algún modo, no visualizamos un conjunto de aspectos que empezaron a incidir con el correr del tiempo. El recurso de amparo no fue presentado por ninguna empresa transportista; fue presentado por una empresa que ofrecía servicios similares al GPS, que eran contratados por empresas particulares por separado y sin que eso estuviera incorporado a ningún sistema general. Entonces, el interés por colocar aparatos y, a partir de eso, tener un control, un beneficio, una incidencia en el sistema es un factor que aprendimos sobre la marcha.

También hay otros aspectos que tienen que ver con lo que estos dispositivos van a facilitar una vez que estén en funcionamiento. Me refiero a la regulación de todos los aspectos vinculados al transporte de carga y a las obligaciones que este genera.

En lo personal, no tengo elementos objetivos que me permitan decir si cada una de las empresas cumple con sus obligaciones tributarias. El señor senador hace referencia a datos entregados por el propio BPS respecto al registro y aporte de trabajadores en función de horarios y otros aspectos, y lo que puedo decir al respecto es que esos son datos que tiene el organismo y cuando yo necesite información tendré que pedírsela. Permanentemente nos están llegando elementos que apuntan a demostrar que no todo lo que sucede en el transporte de cargas cumple con las regulaciones vigentes. Por lo tanto, ahí también aparecen elementos de resistencia.

Nosotros seguimos pensando en que la instalación de un sistema universal que pueda ser aplicado –en primer lugar en casa, en el Uruguay– al registro de cada una de las actividades que desarrolla cada uno de los empresarios de carga registrados como profesionales es una buena cosa para lograr un mejor funcionamiento del sistema, crear condiciones más sanas de competencia en el sector y avanzar en otras regulaciones que serían necesarias en la plaza pero que resulta muy difícil imaginar cómo se podrían aplicar hoy. Por ejemplo, existe un proceso de renovación permanente de flota, de incorporación de nuevas unidades con nuevas características técnicas, nueva potencia y que, por su precio, desplazan otras unidades. Estos procesos de renovación –que en algunas áreas son permanentes e incluso están planificados– no tienen previsto qué pasa con las unidades que de alguna manera son desplazadas de las actividades regulares. Esto genera un mercado adicional que permite que los propios transportistas profesionales registrados aumenten la carga e incluso que se incorporen al mercado otros transportistas profesionales. Según el momento, compiten por el trabajo existente y tienen alguna posibilidad de participación en el mercado, pero en otras circunstancias –por ejemplo en la temporada pasada hubo una zafra que no alcanzó los volúmenes que se esperaba– se genera desocupación, enorme confrontación y competencia entre los distintos actores por procurar preservar los intereses particulares. Desde ese punto de vista, seguimos creyendo que este es un camino de regulación necesaria.

Ahora bien: hace un rato decía que no estamos apurados por avanzar en este camino, sino que queremos avanzar e instalar un mecanismo que permita desarrollar conocimiento, contralor y condiciones de regulación en el sistema, que apunten a regular los elementos que resulten necesarios,

en algunos casos incluso promoviendo disposiciones que nos ayuden a que el sector no se deforme, en relación al mercado en disputa.

El señor senador mencionaba que un número no menor de empresarios transportistas –aproximadamente un tercio– son propietarios de una única unidad. También es importante el número de los propietarios de dos y tres unidades. En conjunto, eso significa una parte y una característica muy importante que tiene el sector del transporte de carga. A lo largo del tiempo hemos visto que ese sector se mantiene con pocos cambios en el número de empresarios y de unidades a su cargo, mientras que sí han existido transformaciones en la otra punta, en la que algunas empresas crecen en el número de camiones que, de hecho, cuando existen estas coyunturas de zafras insuficientes, obviamente presionan sobre el conjunto del mercado.

Frente a esto, el señor senador decía «costo Sictrac» y hay números sobre eso. La verdad es que las cifras no parecen ser significativas porque no se está vendiendo un aparato. Si se compra el aparato o no, se está contratando un servicio para cumplir una función que tendrá que ser durante las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año. La cifra que más o menos se estima –no sé si el señor Martín tiene un elemento más preciso– oscila en los $ 1.000 mensuales. Por lo tanto, para lo que es el capital que está en juego y el tipo de actividad que desarrolla, el costo del servicio no es significativo. Entonces, se trata de la contratación del servicio a una empresa que tiene que asegurar a través de la colocación de este dispositivo –que está conectado y trasmitiendo información de manera permanente– que, de alguna manera, está incorporando a la regulación general del sector la información que se trasmite a las usinas de recepción. Más adelante pediré al señor Martín que describa este proceso, ya que lo conoce muy bien.

En cuanto a la Comisión de Homologación, en su momento, se designaron cinco técnicos del ministerio, que fueron los encargados de hacer el seguimiento de este trabajo y cuyos nombres son los siguientes: Nicolás de los Santos, Juan Pablo Trinquitela, Nicolás Van Der Maesen, Alexis Gerchule, Luis Silva, Silvia Podestá y Susana Pons. Se trata de un equipo de técnicos informáticos, economistas, abogados, etcétera. Esa comisión funcionó hasta el 26 de abril de este año. Una vez superada la instancia judicial del amparo y luego del resultado de la apelación, se tomó la resolución del 25 de marzo de este año, por la que se restableció el funcionamiento del mecanismo, ya que hasta ese momento estaba suspendido. Por lo tanto, la Comisión de Homologación tenía una fecha –el 26 de abril de 2019– para elevar una opinión, informando acerca de los distintos interesados que habían iniciado su gestión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El 26 de abril, luego de finalizado el análisis de cada uno de los equipos que se habían presentado en su momento como interesados

–en total fueron 20 empresas las que se presentaron–, se elevó al ministro un informe, acompañado de un acta de escribano, que cierra el informe de cada uno de los empresarios interesados y también cierra en general el trámite realizado hasta el 26 de abril. Desde ese momento hasta la fecha hemos tenido los elementos suficientes para que, en función de la recomendación hecha por la comisión y del estudio complementario que hemos encargado a técnicos especializados en la materia, se promueva la homologación de un total de nueve empresas con nueve dispositivos ya aprobados. Todavía quedan algunas empresas y dispositivos en análisis, porque surgieron, además de una serie de propuestas con instrumentos de corte industrial ya preparados, algunos que se podría decir que tienen una composición más artesanal. O sea que se trata de una caja que reúne los dispositivos necesarios y que ofrece determinados mecanismos de instalación. Como esos dispositivos tienen la descripción de las distintas partes, pero no hay una opinión de cómo será el funcionamiento en su conjunto, al respecto nos han planteado algunas preocupaciones, no solo por la trasmisión del aparato –a pesar de haber sido comprobada su capacidad de trasmitir–, sino también por la posibilidad de que presente otras dificultades. Una vez recibido el informe de la comisión asesora recurrimos a técnicos especialistas para que analizaran cada uno de esos instrumentos y nos dijeran si están en condiciones de cumplir la tarea en un camión con traqueteos y la posibilidad de que les entren polvo o agua, o si puede pasar que el funcionamiento irregular de algunos de los dispositivos genere un recalentamiento que haga que se presente alguna dificultad. Hemos estado cumpliendo con esta revisión y, en la medida en que de allí surja un informe favorable, se irá habilitando a las distintas empresas. Si en algunos casos aparecen observaciones, no solo en el funcionamiento en materia de comunicación, sino también a nivel físico, la homologación no será dada.

Hasta el momento han sido homologadas nueve empresas, es decir que hay nueve dispositivos que están habilitados para participar en el proceso de comercialización, en esa relación entre el empresario camionero y el empresario que promueve estos instrumentos. Nosotros no hicimos un llamado a licitación para contratar estos dispositivos; lo único hicimos fue un llamado para que los que estén interesados en su colocación y cumplan con las condiciones requeridas, puedan comercializar su producto. La verdad es que no sé quién va a comercializar más o menos, quién va a

tener éxito o no; ese es un problema de relación entre los particulares. Tampoco tengo idea si hay un número aconsejado de empresarios vendedores para la comercialización de estos dispositivos. Supongo que, como en cualquier actividad comercial, algunos tendrán un mejor producto, mejores condiciones o mayor capacidad para hacer negocios y otros no tanto, pero ese no es un tema que deba ser regulado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Con respecto a la pregunta en la que se pide indicar por qué motivo en las bases para la homologación no se solicitó tener experiencia en el rubro de gestión de información y provisión de dispositivos electrónicos, personalmente no tengo una respuesta porque no sé si quienes armaron el llamado lo entendieron de rigor. En el Uruguay no hay un dispositivo como este funcionando; no existen antecedentes. Es cierto que, en su momento, apareció el precinto electrónico de carga utilizado por la Dirección Nacional de Aduanas como una referencia que estuvo desde el primer momento. No sé si el señor Felipe Martín tiene algún comentario para hacer sobre este aspecto.

SEÑOR MARTÍN.- Efectivamente, el personal informático se asesoró directamente con la Agesic para armar las bases. La agencia de gobierno electrónico viene avanzando periódicamente en la Administración Central en la interconexión en una misma plataforma electrónica en la que todos volcamos la información y, en el futuro, seguramente todos, en carácter de usuarios de consulta, tomaremos dicha información. Hay un importante nivel de desarrollo a nivel de la agencia e incluso esta fue la que estableció que por la Ley n.º 18719 era exigible que los servidores tuvieran que estar en el país; esto va unido a todo lo que tiene que ver con la defensa y protección de los datos personales.

Sin embargo, lo que dice el ministro es cierto. La experiencia más cercana es la que realizan las aduanas de la región con el precinto electrónico y, por tanto, quienes se muñeron en el asesoramiento de todo este tipo de elementos pusieron en las bases del llamado que todos aquellos que giraran en el rubro del precinto electrónico iban a tener zanjadas algunas etapas de forma mucho más ágil y rápida, porque esto ya había sido estudiado y documentado por la gente de aduana. Esos fueron los elementos que se tomaron en cuenta a la hora de trabajar con los informáticos.

SEÑOR MINISTRO.- Una serie de preguntas que realiza el senador giran alrededor de ese aspecto. Por ejemplo, las que dicen: «Indique por qué motivo se autorizó al MTOP a prescindir de la antigüedad de tres años en caso de que alguna empresa no cumpla con el requisito. ¿Qué criterios objetivos utiliza el MTOP para evaluar la conveniencia de prescindir de este requisito? Indique si en algún caso de las empresas homologadas hasta la fecha el MTOP levantó esta condición. En caso afirmativo indicar en qué caso y se solicita adjuntar el informe técnico que avala la medida».

La verdad es que en el proceso de homologación –fueron firmados los nueve casos que fueron homologados hasta el momento– no tuve este elemento en cuenta y no me llegó ninguna observación sobre el tema. Sinceramente, a partir de esto, voy a procurar informarme sobre el particular para los casos que están en trámite. Da la sensación de que estas preguntas van dirigidas a algún caso en particular que tal vez conozca el senador, pero personalmente no lo puedo individualizar.

En otra consulta se solicita el fundamento por el cual no se pidió confidencialidad a las empresas homologadas. ¿Confidencialidad en qué sentido? ¿En el sentido de la información que reciben? En este caso, hay una instrumentación acordada para la trasmisión de esa información. Si se trata de confidencialidad en cuanto a la difusión de su producto, no se le pidió a nadie.

En otra pregunta se pide indicar por qué motivo se evitó publicitar el llamado mediante una publicación en el Diario Oficial. La comisión que trabajó en el tema entendió que no era necesaria la publicación en el Diario Oficial y que era suficiente el registro de compras del propio ministerio o la publicación en cualquier diario. Se hicieron dos publicaciones en diarios de circulación nacional y cuando se realizó el primer pedido de información por parte de una de las empresas interesadas, se suspendió el proceso para atender su planteo en cuanto a la publicación en el Diario Oficial. Se abrieron los plazos legales, incluso para la presentación de empresas interesadas en ofrecer sus productos de acuerdo a lo que la ley establece a partir de la publicación en el Diario Oficial, procurando corregir esto que se entendía que era una intención de no dar amplia publicidad al tema. Por eso el tiempo que pasó fue tan amplio –desde enero hasta el 31 de diciembre del mismo año– y con registros abiertos para la presentación de quienes tuvieran la intención de promover dispositivos. No obstante, después del recurso de amparo que fue levantado por el Tribunal de Apelaciones a nuestro requerimiento, este tribunal se refiere al tema de la publicación en el Diario Oficial. Entiende, tal como habían opinado primero nuestros asesores, que no era necesaria, en ese caso, la publicación en el Diario Oficial.

SEÑOR MARTÍN.- Como señala el señor ministro, en una de las fojas del informe –página 9– del Tribunal de lo Contencioso Administrativo se señala, con relación a las irregularidades, que no surgen de autos los extremos alegados ya que se trata de una expresión de interesados que no debe publicarse preceptivamente en el Diario Oficial sino en la Agencia Central de Compras del Estado –según el artículo 31 de la Ley n.º 18834–, donde sí se efectuó y ante la cual se dirigieron todos los interesados en prestar el servicio a efectuar las consultas y aclaraciones correspondientes.

SEÑOR MINISTRO.- En otra consulta se pide que informe circunstanciadamente el proceso seguido para la homologación de cada una de las empresas que se han presentado al llamado. Se solicita indicar cuáles son las empresas, fechas de presentación, fechas de comunicación de las sucesivas observaciones y contenido de dichas observaciones, etcétera. La verdad es que tengo aquí la información, pero en un *pendrive* en el que están todos los expedientes. Habría que buscarlo porque pedí que se incluyera el conjunto de los expedientes; no obstante, tengo anotadas a las veinte empresas que solicitaron el trámite, de las cuales unas lo hicieron en el primer llamado, antes de la publicación en el Diario Oficial y las demás, después de la publicación oficial hasta el 31 de diciembre del 2018. No sé si los señores senadores tienen interés en que mencione el nombre de las empresas.

SEÑOR LACALLE POU.- Sí.

SEÑOR MINISTRO.- Las empresas son: Banfland SA, Bidafox SA, Bladinor SA, Control UY Ltda., Genper SA, Global Recovery SA, José M. Segredo y Rudi Lausarot, Lenatir SA, Luncheon Ticket SA, Maglury Company SA, Nidefiler SA, Otecar SA, Prasery SA, Promote SA, Ribley SA, Securitas Sistemas SA, Seguruguay SRL, SIT SA, Telecontroles SRL y Terinol SA. Las empresas Bidafox SA, Terinol SA y SIT SA son las que resultaron homologadas primero. Aclaro que estoy leyendo esto del informe que me pasó la Comisión de Homologación, que además dice que en la fecha de hoy se elevan diecisiete informes correspondientes a quince empresas que a juicio de la suscrita comisión pueden ser homologadas y dos empresas que no. Las empresas que a juicio de esta comisión pueden ser homologadas, salvo mejor opinión, por haber cumplido con todos los requisitos exigidos por el protocolo y la convocatoria... A continuación pone la lista de las que pueden ser homologadas. También hace un comentario respecto a las empresas que según la comisión no deben ser homologadas; pero como es una decisión que debe tomar el ministro y todavía no está tomada por esas circunstancias que recién les relaté –estamos completando con un informe técnico-electrónico del tema–, considero que, antes de mencionarlo, corresponde hacer la notificación correspondiente una vez que se confirmen las resoluciones.

Este es el informe firmado por todos los integrantes que recién les relataba.

En otra pregunta se solicita indicar si a alguna de las empresas homologadas se le certificaron importaciones de dispositivos a los efectos de su presentación ante la DGI. En caso afirmativo, se pide indicar la fecha de certificación, cantidad de dispositivos amparados por cada factura de importación y el monto de la misma. Yo no tengo información a este respecto.

SEÑOR MARTÍN.- Lo que sí se promovió fue el mismo tratamiento que se dio a las máquinas tiqueadoras arriba de los ómnibus: incorporarlas dentro de la ley de inversiones para que su importación fuera libre de gravámenes. Si alguna hizo algún trámite de importación, yo lo desconozco.

SEÑOR MINISTRO.- Continuando, en la pregunta nueve se nos pide que indiquemos si en enero de 2018 el Ministerio contaba con Datacenter con capacidad suficiente para almacenar el volumen de la información que se va a recibir de los dispositivos y que garantice alta disponibilidad todo el año. Vale la pena que también sobre este tema el señor Felipe Martín haga un comentario.

SEÑOR MARTÍN.- En el Ministerio se discutió sobre la conveniencia o no, porque indudablemente la misión del Ministerio es actuar sobre los temas del transporte y las obras públicas, pero no le es indiferente el importante manejo de este tipo de información que, además, tiene un gran volumen. El Ministerio tiene muchas unidades ejecutoras, ha trabajado en este período en la unificación de todo su sistema informático, prácticamente ha incorporado a todo el sector profesional de informática en una única unidad centralizada, y en ese momento se evaluó que el volumen de la información iba a ser sumamente potente y obligaría a contar con algún servidor extraordinario con respaldos y un equipo de gente al frente para gestionar ese volumen de información. Como justamente se iba a hacer la inauguración por parte de Antel del Datacenter ubicado en la Ruta 101 y la Ruta 8, Ingeniero Massera, se terminó suscribiendo un acuerdo entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Antel que, entre otras cosas, incorpora todo lo que tiene que ver con el desarrollo analítico de la información, su almacenamiento y respaldo, simultáneamente en servidores y en la nube, durante las veinticuatro

horas del día, los siete días de la semana, los trescientos sesenta y cinco días del año. En 2018 eso quedó operativo, por lo que estamos en condiciones de recibir la información a partir de que se establezcan las conexiones de los dispositivos.

SEÑOR MINISTRO.- La pregunta n.º 11 dice lo siguiente: «Indique si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuenta con el aplicativo para la posterior gestión de la información que se recoja de los chips». Debo decir que en principio se tiene esa capacidad y se está instrumentando el fortalecimiento de ese sector, justamente para una mejor utilización de toda la información.

Por otro lado, en la pregunta n.º 12 se hace referencia a si no se cuenta con el aplicativo para gestionar la aplicación. Al respecto, hay que tener en cuenta que esto está pensado para que exista un arrendamiento de servicios y no una inversión de venta de equipos. Es más, todo parece indicar que por el desarrollo de la tecnología va a ser aconsejable que esos equipos se renueven permanentemente. Aquí lo que se contrata es un servicio o, al menos, esa es la idea que manejamos inicialmente.

Se pregunta luego cuánto costará cada dispositivo. No tengo la menor idea de ello, pues nunca hemos hablado del precio del dispositivo, por la razón que recién acabo de explicar.

La siguiente consulta dice: «Indique quiénes son los directores y/o administradores de las empresas homologadas hasta la fecha». En realidad, podría dar la información de las empresas homologadas, porque los nombres de los directores figuran en el *pendrive* con el conjunto de los expedientes. Quiero aclarar que de las 20 empresas homologadas, hay dos que ofrecen dos aparatos –uno homologado y otro en estudio– y, además, hay una empresa que presenta tres aparatos, uno homologado y los otros dos en estudio. A continuación, el director Martín pasará a dar la información sobre los nombres de las empresas.

SEÑOR MARTÍN.- Con número de expediente 944, de 2018, está homologada la empresa Segura Satelital, con la razón social Prasery S.A.; con número de expediente 1093, de 2018, la empresa Mobiltrack, razón social Telecontroles S.R.L.; con el expediente 1216, de 2018, la empresa Logicsat, razón social Bladinor; con número de expediente 1224, de 2018, la empresa Promote, razón social Promote S.A.; con número de expediente 1225, de 2018, la empresa Edenred, razón social Luncheon Ticket S.A.; con número de expediente 2110, de 2018, la empresa Control UY, razón social Control UY Ltda. y las empresas SIT S.A., Bidafox S.A. y Terinol S.A., que también fueron homologadas en el 2018 pero no cuento aquí con su número de expediente de registro. En total, estamos hablando de nueve empresas homologadas.

SEÑOR MINISTRO.- Continuando, en el punto 15, se pregunta: en relación a la tasa o cuota por concepto de licencia sindical que se pagará por cada aparato colocado, a), cómo se controlará el efectivo destino al pago de salarios empleados en licencia sindical y si existirá rendición de cuentas; b), cómo será el sistema de control del pago de los aportes al BPS y pago de IRPF.

Respecto a este punto debo decir que nada tiene que ver con el objetivo que nos hemos fijado para el sistema Sictrac. Seguramente, este será un tema a resolver en las instancias del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y los consejos de salarios entre las partes, pues no está dentro de nuestras competencias.

SEÑOR CAMY.- Al ingresar a la página web del Ministerio de Transporte y Obras Públicas pude ver que había solo tres empresas homologadas. Quisiera saber si es por falta de actualización de la página o porque es la última definición que se adoptó. Pregunto porque me basé en eso para plantear las interrogantes.

SEÑOR MINISTRO.- Tengo acá las resoluciones y las empresas que fueron notificadas, pero no sé si hay una explicación para ese rezago en materia administrativa que plantea el señor senador.

SEÑOR MARTÍN.- En el día de hoy están llegando los expedientes vía electrónica; estamos haciendo las providencias del caso para que se dirijan a las oficinas competentes dentro de la Dirección Nacional de Transporte, a los efectos de ponerlas en conocimiento y, simultáneamente, se hará lo mismo con la Dirección de Comunicaciones y Prensa para que se publiquen en la página web, ya que eso depende de una repartición fuera de la dirección de transporte. Pero, reitero, que todas van a figurar publicadas en la página del ministerio.

SEÑOR CAMY.- Culminando y reconociendo las respuestas brindadas a todas las preguntas que realizamos, me quedó una duda, aunque puede ser que haya sido contestada y no lo haya advertido.

Una de las primeras preguntas que realizamos, señor ministro, tiene relación con el artículo 3.º del Decreto n.º 348, que señala que las empresas de transporte profesional de carga nacional e internacional por carreteras por cuenta ajena, las empresas que efectúen transporte de mercancías por cuenta propia, deberán encontrarse conectadas al Sistema Integral de Control del Transporte de Carga y al Sistema de Información de Carga del Transporte Terrestre, a efectos de movilizar cualquier carga dentro del territorio nacional, y deberán informar al Sistema Integral de Control del Transporte de Carga y a la Guía Electrónica del Transporte de Carga cada movimiento que realicen sus unidades de transporte.

La duda que se me plantea es sobre las empresas que se componen de un solo vehículo, que muchas veces es el mismo con que se desplaza su propietario. Concretamente, me pregunto si, según esta definición, cada movimiento que realicen estas unidades de transporte se pueden diferenciar cuando no sean utilizados para la comercialización o a los efectos para los que fue creado este sistema. Me refiero, por ejemplo, al caso en que un día domingo el vehículo sea utilizado para pasear o para otros fines que no sean los de la empresa. Esta es la duda y pido disculpas si ya fue contestada y no lo advertí.

SEÑOR MARTÍN.-Tal vez no fui lo suficientemente claro, pero hice referencia al artículo 1.º que dice: «Intégrase a la Guía Electrónica de Transporte de Carga», etcétera. En estos momentos, la Dirección Nacional de Transporte tiene ya las capacidades desarrolladas para controlar, en puestos fijos, en puestos móviles, en pasos de frontera o en balanzas, si el vehículo que va circulando lleva o no guía de carga. Para el caso de que haya un vehículo que esté circulando en lastre y que no tenga guía de carga, no le corresponde, pero si está circulando, tiene trazabilidad y no va con la guía de carga, es pasible de penalidad.

SEÑOR MINISTRO.- Nosotros vamos a seguir trabajando en esta dirección de procurar avanzar en que el sector tenga una regulación que le permita mejorar el funcionamiento en varios aspectos.

Dije ya dos veces que no estamos apurados en esto. Queremos que salga bien. Lo que sucede es que se generan determinadas iniciativas o planteos que motivan que nos dé la sensación de que hay una resistencia y una intención de prolongar indefinidamente este asunto. Y, por otro lado, también hay una cierta ansiedad en tratar de asegurar –lo que es legítimo– la búsqueda de resultados, de negocios, que no es nuestro objetivo. Por el contrario, estamos procurando actuar con la mayor prudencia para seguir avanzando en este camino.

En su momento sinceramente pensamos que el acuerdo que se expresó por las gremiales era una decisión por ellas tomada, pero ahora hemos comprobado resistencias, interpretaciones y temores. Hemos mantenido reuniones e intercambios en infinidad de situaciones, algunas particulares, personales, y otras de expresiones de trabajadores y de propietarios organizados. Y hemos tratado, en cada uno de esos intercambios, de aprender.

Por último, quisiera hacer un comentario respecto a la última pregunta del señor senador Lacalle Pou, que tiene que ver con toda la regularización y la organización del asunto laboral. En este sentido queremos señalar que no es nuestro objetivo, no es nuestra competencia. Apareció una preocupación que no es lo que a nosotros prioritariamente nos interesa, pero no dejamos de comprender que existe la necesidad de que al nivel que corresponda se pueda avanzar en algunos acuerdos en esta materia. No es la primera vez que pasa que para que un instrumento se pueda poner en marcha, hay que dar pasos graduales y sucesivos, y quizás estamos frente a una situación de este tipo. Pero eso no tenía que ver con el Sictrac, no tenía que ver con los objetivos que desde el punto de vista del transporte de carga nos habíamos fijado en forma primaria.

SEÑOR CAMY.- Deseo que quede en actas lo que voy a decir, porque lo que señala el ministro tiene que ver con algo que discutimos en esta comisión cuando propusimos que vinieran las autoridades del ministerio.

Reconociendo la amplitud y la disposición que distinguen al ministro para abordar estos temas –como en todos los que competen a su cartera–, quería preguntarle cuál era la gremial o la organización que validaba el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como conocedora del tema. Es sabido que en el transporte de carga la organización es de segundo grado, integrada por distintas

gremiales, y nosotros tuvimos una visión contraria –o con algunos matices– a la de algunas de estas gremiales.

De todas maneras, el ministro ya dijo que se habló con empresas organizadas que integran el grupo, lo que nos da la posibilidad de que algunas de estas organizaciones que solicitaron ser recibidas puedan hacerlo. Más allá de que hay una organización de segundo grado que tiene una opinión, por lo que nosotros sabemos, no representa la visión de la totalidad.

Digo esto para conocer distintos matices y avanzar en el tema, acompañando su filosofía de contralor y amparo del proceso de profesionalización de la carga.

Quería dejar constancia de que, como señalábamos oportunamente, no nos equivocamos y hay más de una opinión o anidan algunos matices en las organizaciones de segundo grado que representan al transporte desde el punto de vista empresarial.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor ministro y al señor director la información brindada.

Se levanta la sesión.

(Son las 15:11).